

**BUURTAANPAK**  
**RIVIERENWIJK**  
**EN**  
**TRANSWIJK ZUID**



## COLOFON

*Projectgroep en betrokken medewerkers gemeente Utrecht:* Marijn Kik, Maud van der Wauw, Lara Verhagen, Bert Coenen, Leon Peeters, Sebastiaan Bekker, Dirk van der Grift, Erwin Rebergen, Janny Straatsma, Jeroen Schenkels, Manon den Blanken, Ellen de Boer, Loog Landaal, Alex van der Vlist, Rik Kors, Kika Aalberts, Thomas van Elteren.

*Projectmanagement:* Sandra Beenen

*Opdrachtgever:* Margo Meijer (Ruimtelijk regisseur Merwedekanaalzone)  
+ begeleidingsgroep van wijkbewoners

*Opdrachtnemer:* URBANOS duurzame stedelijke ontwikkeling

*Grafische Realisatie:* URBANOS duurzame stedelijke ontwikkeling

*Versiedatum:* oktober 2020

*Bestuurlijke besluitvorming:* B&W als bijlage bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2

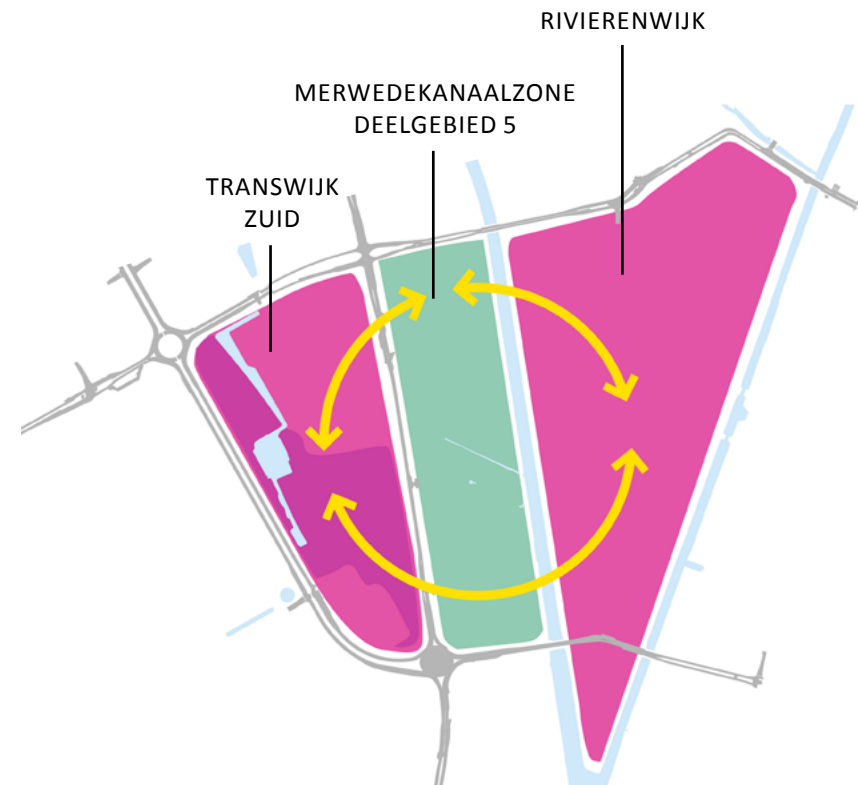
# INHOUD

1. AANLEIDING	1
2. AANPAK VAN DE BUURTAANPAK	2
2.1. STAPPEN VAN DE BUURTAANPAK	2
2.2. COMMUNICATIE	3
2.3. BETROKKENHEID EN BESLUITVORMING	3
2.4. GRENS BUURTAANPAK	4
2.5. RELEVANTE THEMA'S	5
2.6. UITGANGSPUNTEN	5
2.7. AANPASSINGEN IN HET PROCES VAN DE BUURTAANPAK	5
3. OPHALEN VAN VERWACHTINGEN EN WENSEN	6
4. MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK	8
4.1. MAATREGELEN	8
4.2. RANDVOORWAARDEN, AANDACHTSPUNTEN EN VOORBEELDEN PER LOCATIE	11
4.2.1. WAALSTRAAT	12
4.2.2. ZIJLDIEPSTRAAT	14
4.2.3. INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN	16
4.2.4. RIJNLAAN	18
4.2.5. VERGROENEN RIVIERENWIJK	20
4.2.6. MAATREGELEN TRANSWIJK ZUID	22
5. PRIORITEITEN, FASERING EN MIDDELEN	24
5.1. PRIORITERING EN FASERING	24
5.2. MIDDELEN	25
6. PARTICIPATIE	26
7. MONITORING	28
BIJLAGE: RESULTATEN BUURTONDERZOEK	29
1. BUURTAVONDEN	29
1.1. RIVIERENWIJK	30
1.2. TRANSWIJK ZUID	31
1.3. MERWEDE	31
2. STRAATINTERVIEWS EN ENQUÊTES	32
2.1. WIE HEBBEN DE ENQUÊTE BEANTWOORD.	32
2.2. WAT VINDEN BEWONERS FIJN AAN HUN BESTAANDE WIJKEN	34
2.3. WAT WETEN DE BEWONERS VAN DE NIEUWE ONTWIKKELING	35
2.4. MENING OVER DE NIEUWE WIJK	37
2.5. VERSCHILLEN TUSSEN BEWONERS	37
2.6. WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK	38
2.7. WAT MISSEN BEWONERS EN WAT KAN BETER IN DE BESTAANDE WIJKEN	40

# 1. AANLEIDING

Er gaat de komende jaren veel veranderen in de Rivierenwijk en Transwijk door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. De gemeente en de bewoners hebben afgesproken om de effecten van de herontwikkeling op de bestaande wijken te onderzoeken. Het onderzoek moet leiden tot een buurtaanpak met maatregelen, waarbij zoveel mogelijk is rekening gehouden met de wensen van de huidige bewoners van de omliggende wijken.

In maart 2019 heeft een bewonersgroep samen met de gemeente aan het stedenbouwkundig bureau URBANOS de opdracht gegeven voor de buurtaanpak. URBANOS heeft een Plan van Aanpak ontwikkeld hoe zij aan de slag willen gaan. Dit Plan wordt toegelicht in het tweede hoofdstuk. In de daaropvolgende hoofdstukken wordt beschreven wat bewoners vinden van de nieuwe wijk en hun eigen wijk en worden maatregelen beschreven om de Merwede plannen beter te integreren in de wijk. Afgesloten wordt met een enkele hoofdstukken over het vervolg. Het gaat over de fasering van de maatregelen, hoe bewoners worden betrokken bij de verdere uitwerking en de monitoring van de plannen.



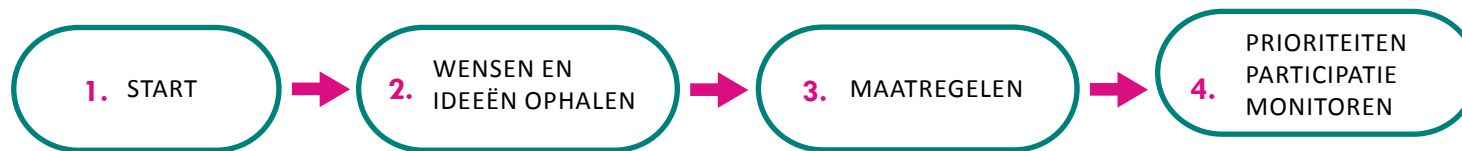
De buurtaanpak gaat over de gevolgen van de Merwedekanaalzone deelgebied 5 op de omliggende wijken.



## 2. AANPAK VAN DE BUURTAANPAK

### 2.1. STAPPEN VAN DE BUURTAANPAK

De buurtaanpak doorloopt een aantal stappen. Onderstaande afbeelding geeft inzicht in de stappen.



1. In de eerste stap is onderzocht wat speelt en zijn met de gemeente en de bewonersbegeleidingsgroep de kaders bepaald waar binnen de participatie kan plaatsvinden. Als conclusie is een startdocument opgesteld uitgangspunten.
2. De plannen van de Merwedekanaalzone zijn de afgelopen jaren besproken met de omgeving. De gespreksverslagen geven een goed eerste beeld van de meningen van de bewoners. In de buurtaanpak zijn nog meer ideeën opgehaald over wat speelt in de wijk. Er zijn vooral verschillende soorten bewoners betrokken, van jong tot oud en van alleenstaand tot gezinnen. Om ze te bereiken zijn diverse communicatiemiddelen ingezet. Van heel eenvoudige reacties via een informatiepunt bij bijvoorbeeld de supermarkt en de stadsboerderij tot straatinterviews, online vragenformulieren en de aanwezigheid op buurt evenementen.
3. Hoe mensen denken over de wijk en welke veranderingen zij verwachten is na de eerste stappen duidelijk. Er zijn vervolgens maatregelen opgesteld om de negatieve gevolgen te verminderen en de wijk ook op andere belangrijke punten aan te pakken. De maatregelen

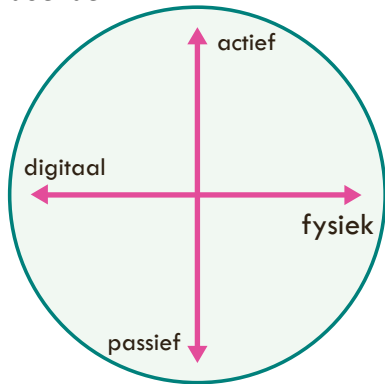
reageren dus op wat bewoners verwachten dat gaat veranderen en zijn aangevuld met bewonerswensen om de wijk te verbeteren. Bij het formuleren van de maatregelen zijn verschillende gemeentelijke diensten betrokken om de haalbaarheid in de gaten te houden.

De maatregelen betreffen de aanpak van enkele gebieden. Er zijn aandachtspunten benoemd waar rekening mee moet gehouden worden als het concrete projecten worden. In Utrecht zijn al veel projecten uitgevoerd die goed als voorbeeld kunnen dienen. Daarom is ter inspiratie een aantal voorbeeldprojecten opgenomen in de buurtaanpak. Bewoners kunnen deze projecten bezoeken en ervaren hoe hun straat dan zou kunnen gaan worden.

4. De buurtaanpak sluit af met het vervolg. De buurtaanpak geeft duidelijkheid wanneer welke maatregelen worden genomen en uit welk budget de financiën komen. Bij de uitwerking van de maatregelen worden bewoners betrokken en de uitgangspunten voor de participatie zijn beschreven. Het laatste hoofdstuk beschrijft hoe de verandering van de wijk wordt gemonitord.

## 2.2. COMMUNICATIE

In de buurtaanpak is het belangrijk om een goed beeld te krijgen van wat in de wijk speelt. Daarom zijn verschillende soorten mensen en organisaties betrokken. Er is een communicatieplan gemaakt met middelen hoe in gesprek wordt gegaan met verschillende bewoners. Er is een onderscheid gemaakt in bewoners die meer online of offline willen participeren en hoe actief zij mee willen doen. Sommige mensen willen bijvoorbeeld actief meedenken en meedoen, anderen vinden een like-button of digitaal vragenformulier voldoende.



Er zijn verschillende communicatiemiddelen gebruikt:



Buurtevenementen



Straatgesprekken



Enquêtes



Online

Op meerdere buurt evenementen konden bewoners aangeven wat zij van de nieuwe wijk vonden. Het ging dan om de gevolgen van de nieuwe wijk voor de bestaande wijken en welke kansen zij zagen voor hun eigen wijk.

Via straatinterviews zijn willekeurige bewoners gevraagd over de nieuwe wijk. Dezelfde vragenformulieren konden bewoners invullen bij scholen, supermarkt en stadsboerderij. Als laatste is via een online vragenformulier opgehaald wat bewoners van de nieuwe wijk en hun eigen wijk vinden.

## 2.3. BETROKKENHEID EN BESLUITVORMING

Voor de buurtaanpak is besloten om bewoners op meerdere manieren te laten participeren. Er zijn verschillende groepen met een eigen taken en met een eigen beslissingsbevoegdheid.

**Begeleidingsgroep:** Een groep bestaat uit wijkbewoners van de twee wijken. De groep is betrokken geweest bij de selectie van het bureau dat de buurtaanpak gaat uitvoeren en is tijdens het proces op de hoogte gehouden.

**Gemeente Utrecht:** Adviseurs vanuit groen, verkeer, stedenbouw en financiën dragen bij met het gemeentelijk beleid, voorbeelden en de haalbaarheid.

**Kerngroep:** In de Kerngroep bespreken de Gemeente en de Begeleidingsgroep de voortgang van de buurtaanpak. De uiteindelijke besluitvorming vindt plaats in de gemeentelijke organisatie en politiek.

**Bredere groep:** op verschillende plekken en manieren zijn bewoners uitgenodigd om mee te denken. De meningen zijn verwerkt in de maatregelen.

### DOELGROEP EN MATE PARTICIPATIE

#### KERNGROEP

- Begeleidingsgroep met buurtbewoners
- Gemeente Utrecht

(mee) beslissen / adviseren

#### BREDERE GROEP

Alle bewoners, met aandacht voor:

- Kinderen en ouders
- Senioren
- Bewoners met migratie achtergrond

raadplegen en adviseren

## 2.4. GRENS BUURTAANPAK

In de buurtaanpak staan de wijken Transwijk-Zuid en Rivierenwijk centraal. Onderstaande kaart heeft de begrenzingen weer van de buurtaanpak.

Voor de omliggende wijken worden ook plannen gemaakt. Voor Dichterswijk is er, naar aanleiding van de participatie en inspraak een aparte aanpak gemaakt. De gevolgen en de maatregelen voor de gehele Transwijk en Kanaleneiland worden meegenomen in de participatie en met betrokkenen verder uitgewerkt in het kader van de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk.



Overzichtskaat met de grenzen van de buurtaanpak



## 2.5. RELEVANTE THEMA'S

De Merwedekanaalzone heeft negatieve en positieve gevolgen voor de Rivierenwijk. In de buurtaanpak worden maatregelen geformuleerd om negatieve effecten te verminderen en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met bewonerswensen. De gemeente heeft al meerdere informatieavonden en gesprekken gevoerd met de buurt. Uit de buurtgesprekken en Concept Nulmeting Rivierenwijk Transwijk van 17 mei 2019 en definitieve Nulmeting Rivierenwijk/ Transwijk/ Dichterswijk (mei 2020) bleek dat in de wijken verschillende meningen waren over de gevolgen van de Merwedekanaalzone. De verschillende meningen zijn samengevat in onderstaande diagrammen.

De Rode teksten geven een probleem aan, de groene teksten wat bewoners positief ervaren in hun wijk.



De belangrijkste thema's zijn het groen in de wijk, de mobiliteit, de sociale cohesie en de voorzieningen. Opvallend is dat de wijken complementair aan elkaar lijken. Er is bijvoorbeeld in de Rivierenwijk een tekort aan groen, terwijl Transwijk een groot park heeft.

## 2.6. UITGANGSPUNTEN

Bij de start van de buurtaanpak was nog onduidelijk hoeveel nieuwe bruggen gepland waren. In november 2019 bleek uit een bruggenstudie dat 5 nieuwe bruggen wenselijk waren. Dat betekent dat in deelgebied 5 twee fiets-

wandelbruggen zouden komen tussen Merwede en Rivierenwijk. Alhoewel de besluitvorming nog moet plaatsvinden of al deze bruggen gerealiseerd worden, is in de buurtaanpak wel van de twee bruggen uitgegaan.

Hetzelfde geldt voor het invoeren van betaald parkeren. Momenteel kan nog gratis geparkeerd worden in een deel van de Rivierenwijk en Transwijk. Om te voorkomen dat beide wijken vol komen te staan met auto's vanuit de nieuwe wijk en bewoners niet meer kunnen parkeren moet betaald parkeren worden ingevoerd. Het besluit hierover vindt gelijktijdig plaats met besluitvorming over de omgevingsvisie en buurtaanpak. Invoeren van betaald parkeren is daarom ook dit als uitgangspunt meegenomen in de buurtaanpak.

## 2.7. AANPASSINGEN IN HET PROCES VAN DE BUURTAANPAK

Het proces van de buurtaanpak is anders gelopen dan eerder was bedacht. Dit had veelal te maken met de ontwikkeling van Merwede en de momenten waarop de plannen met de buurt werden besproken. Gedurende het proces is de buurtaanpak dan ook gewijzigd.

Een verandering betreft ook bijvoorbeeld de reikwijdte van de buurtaanpak. Bij de start van de aanpak zouden voor Transwijk-Zuid en Rivierenwijk maatregelen geformuleerd worden. Voor Transwijk is echter in het voorjaar van 2020 gestart met het maken van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is breder dan de buurtaanpak. Omdat de nieuwe wijk wel invloed heeft op Transwijk zijn op hoofdlijnen maatregelen geformuleerd voor Transwijk-Zuid. Door de buurtaanpak onderdeel te maken van de Omgevingsvisie is het voor bewoners makkelijker om te begrijpen wat speelt en hoeven zij niet in beide trajecten te participeren.

Aan het einde van de buurtaanpak hebben de Corona-maatregelen verhindert dat samen met de buurtbewoners een pakket aan maatregelen is opgesteld. Deze maatregelen zijn uiteindelijk alleen met gemeentelijke diensten opgesteld en voorgelegd aan de begeleidingsgroep met bewoners. Andere buurtbewoners worden na het collegebesluit geïnformeerd. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen in projecten is er nog meer gelegenheid voor betrokkenen om mee te denken.

### 3. OPHALEN VAN VERWACHTINGEN EN WENSEN

Om een goed beeld te krijgen van wat in de wijk speelt is op veel manieren en plekken met bewoners gecommuniceerd. Op verschillende evenementen voor de buurt konden bewoners op een kaart aangeven welke gevolgen zij verwachten en wat zij zouden willen veranderen aan hun wijk. Daarnaast is via straatenuêtes en online vragenformulieren meer informatie opgehaald over wat bewoners van hun wijk vinden en hoe hun wijk beter zou kunnen worden. In de [bijlage](#) is een overzicht te vinden van de resultaten. Hieronder staan de belangrijkste uitkomsten.

De meerwaarde van de buurtaanpak is dat op meerdere plekken bewoners hebben kunnen reageren. Door de verschillende communicatiemiddelen, zoals online, straatgesprekken, enquêtes en buurt evenementen, hebben veel mensen gereageerd die eerder niet betrokken waren. De buurtaanpak geeft dus een breed beeld wat speelt in de twee wijken. Hierbij is misschien het meest opvallend dat bewoners niet persé tegen de bruggen zijn, maar vooral de verwachting hebben dat dit het parkeerprobleem in de wijk gaat versterken.

Het bleek dat een merendeel van de mensen redelijk tot goed op de hoogte is van de plannen. De volgende vraag was wat zij van de plannen vonden. Er is een groep tegen de plannen en zij zouden deze plannen het liefst per direct stoppen, een groep is positief en zij zouden misschien morgen al willen dat de eerste paal in de grond gaat, het merendeel heeft echter twijfels bij delen van de plannen. Hierbij is opvallend dat de jongere leeftijdsgroepen en de diegene die het kortst in de wijk wonen het meest positief zijn over de nieuwe wijk.

In algemene zin zijn bewoners best wel tevreden over hun wijken. Ze waarderen hun wijken om de rust, de goede sfeer en contacten met de burens, de centrale ligging en het groen. Uit alle gesprekken, interviews en enquêtes komen een aantal punten steeds weer terug.

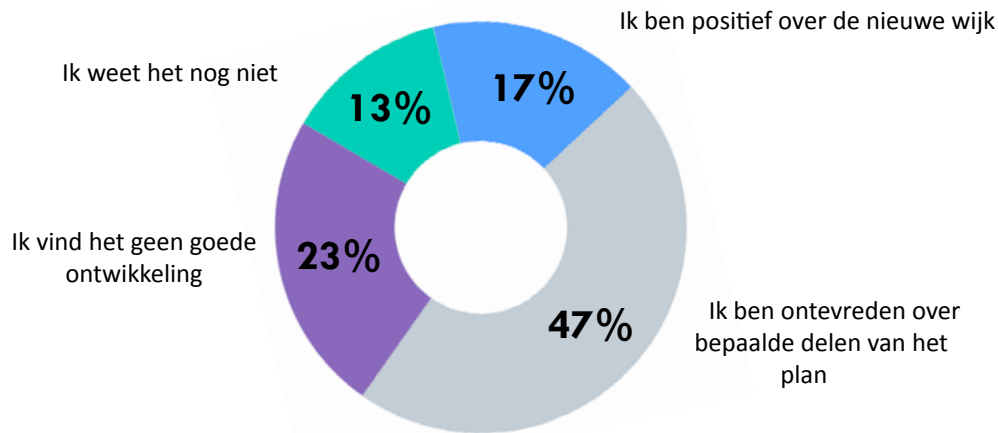
- Bewoners willen meer groen in hun wijk. Het interessante is dat het huidige groen één van de sterke punten is, maar als gevraagd wordt wat beter kan, dan is het groen het meest genoemde thema. Transwijk heeft relatief veel groen en bewoners willen vooral meer aandacht voor de kwaliteit van het groen en het beheer.

- Er wordt aandacht gevraagd voor het parkeren. De parkeerdruk wordt momenteel als hoog ervaren en men verwacht dat veel bezoekers en bewoners van de Merwede in de omliggende wijken gaan parkeren. Er is een beperkt vertrouwen in de parkeeroplossingen in de Merwede en men is bang dat als deze niet functioneren of onvoldoende is de naastgelegen wijken vol komen te staan met auto's uit de Merwede. Het gratis parkeren in delen van de wijk wordt gewaardeerd. In Transwijk maken bewoners zich druk om de handhaving van het parkeren. Er staan bijvoorbeeld auto's op de stoep geparkeerd.
- De autoverkeersdrukke gaat toenemen. Dit geldt voor het autoverkeer op de aanvoerwegen, de knooppunten en bij bijvoorbeeld de uitgangen van de nieuwe garages op de Europalaan. Een aantal knooppunten zoals het Europaplein en de entree vanaf de 't Goylaan zijn nu al druk en men verwacht hier extra problemen.
- Het aantal fietsers gaat toenemen. Men verwacht hierdoor drukke in de straten die liggen in het verlengde van de nieuwe fiets- en wandelbruggen en op de bestaande knooppunten richting het station en centrum. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid bij bijvoorbeeld de scholen.
- De wijken hebben goede voorzieningen en die worden gewaardeerd. De levendigheid en de variatie aan winkels op de Rijnlaan zou wel kunnen verbeteren door kleine middenstanders en meer (dag)horeca te stimuleren.
- Het Merwedeplantsoen, de woonboten en de bruggen die daar komen worden vaak genoemd. Bewoners vinden dat de bruggen de kwaliteit van het plantsoen kapot maakt.

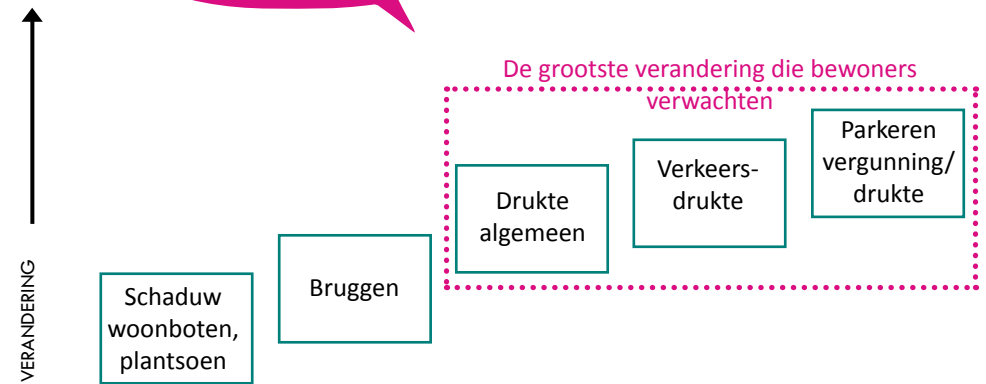
Als laatste kan worden benoemd dat veel bewoners zich niet gehoord voelen door de gemeente. Zij vinden dat ze onvoldoende betrokken zijn geweest, geen goede informatie krijgen en dat niet wordt geluisterd naar hun mening.

# WENSEN OPHALEN - SAMENVATTING

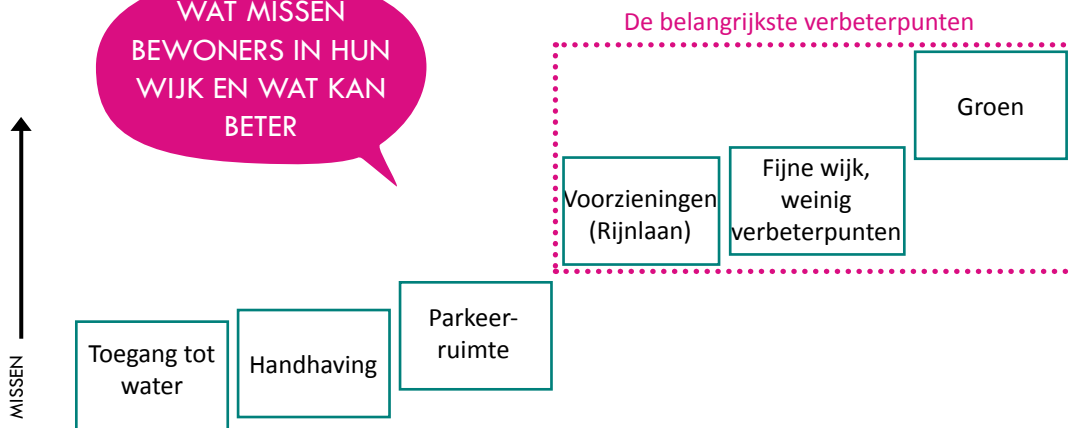
## DE MENING VAN DE BEWONERS OVER DE NIEUWE WIJK



## WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK



## WAT MISSEN BEWONERS IN HUN WIJK EN WAT KAN BETER



## BEWONERS WILLEN AANDACHT VOOR



## 4. MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK

### 4.1. MAATREGELEN

In de maatregelen komen een drietal processen samen. Allereerst bleek uit het buurtonderzoek dat de bewoners verwachten dat de nieuwe wijk Merwede een aantal negatieve effecten heeft op hun wijk. Daarnaast hebben bewoners ook wensen om hun wijk te verbeteren. Voor de wijk is vanuit verschillende gemeentelijke diensten beleidsuitgangspunten geformuleerd. In de buurtaanpak worden de noodzakelijke maatregelen gecombineerd met de wensen van de bewoners en het gemeentelijk beleid om uiteindelijk een betere wijk te krijgen. Deze aanpak heeft geleid tot onderstaande maatregelen in relatie tot de Merwedekanaalzone:

- Bewoners willen meer groen in Rivierenwijk. Maatregel is:
  - > Er worden plannen gemaakt om de wijk groener te maken. Er lopen al verschillende projecten om de wijk groener te maken en bij de overige maatregelen van de buurtaanpak wordt steeds onderzocht hoe deze plekken groener kunnen worden. In samenspraak met bewoners worden ook andere plekken in de wijk aangepakt.
- Er wordt aandacht gevraagd voor het parkeren. Maatregel is:
  - > Invoeren van betaald parkeren voor de auto en het creëren van fietsparkeerplekken, zodat er voldoende parkeerruimte is voor bewoners.
- Verlevendiging van de Rijnlaan. Maatregel is:
  - > Aanpassingen aan de Rijnlaan om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven. Hierbij kan er mogelijk ook meer ruimte gecreëerd worden voor ontmoetingsplekken wat kan bijdragen aan de gewenste levendigheid.
- Het fietsverkeer door de nieuwe bruggen en over de bestaande bruggen. In het verlengde van de fiets- en wandelbruggen gaat het aantal fietsers vooral door de Zijldiepstraat en de Waalstraat toenemen. Maatregelen zijn:
  - > Het herinrichten van de Waalstraat en Zijldiepstraat. De straten moeten heringericht worden zodat fietsers en voetgangers op een veilige manier door de wijk kunnen rijden en lopen.
  - > Het aanpassen van de bestaande bruggen (Balijebrug en Socratesbrug) zodat fietsers en voetgangers veilig en gemakkelijk over de bruggen kunnen.
- Het Merwedeplantsoen verandert door de bruggen. De twee nieuwe bruggen landen in het Merwedeplantsoen. Het gaat hierbij ook om de fiets- en wandelpaden die vanaf de bruggen door het groen naar de Waalstraat en Zijldiepstraat lopen. Maatregel is:
  - > Het herinrichten van het Merwedeplantsoen ter hoogte van de nieuwe bruggen.
- Bewoners willen meer betrokken zijn en geïnformeerd worden. Maatregel is:
  - > Bewoners worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen. In hoofdstuk 6 is beschreven hoe bewoners kunnen participeren.

In Transwijk worden ook maatregelen genomen. Het gaat vooral om het organiseren van het parkeren en het verkeer. Momenteel wordt er voor Kanaleneiland en Transwijk een omgevingsvisie gemaakt. Deze visie geeft de ambities weer voor de wijk voor de komende 10 tot 15 jaar. De omgevingsvisie is abstract qua karakter en geldt als toetsingskader voor nieuwe plannen voor de wijk. Naast de omgevingsvisie wordt er ook een omgevingsprogramma Kanaleneiland en Transwijk gemaakt. Hierin wordt gekeken naar de plannen voor de wijk die al een meer concrete vorm kunnen krijgen, omdat er (deels) budget voor beschikbaar is. Dit kunnen plannen van bijvoorbeeld woningbouwcorporaties zijn, maar ook de plannen en projecten die voornamelijk in Transwijk terecht zullen komen en het gevolg zijn van de realisatie en inpassing in de bestaande omgeving van de nieuwe wijk Merwedekanaalzone. Het gaat om de volgende maatregelen.

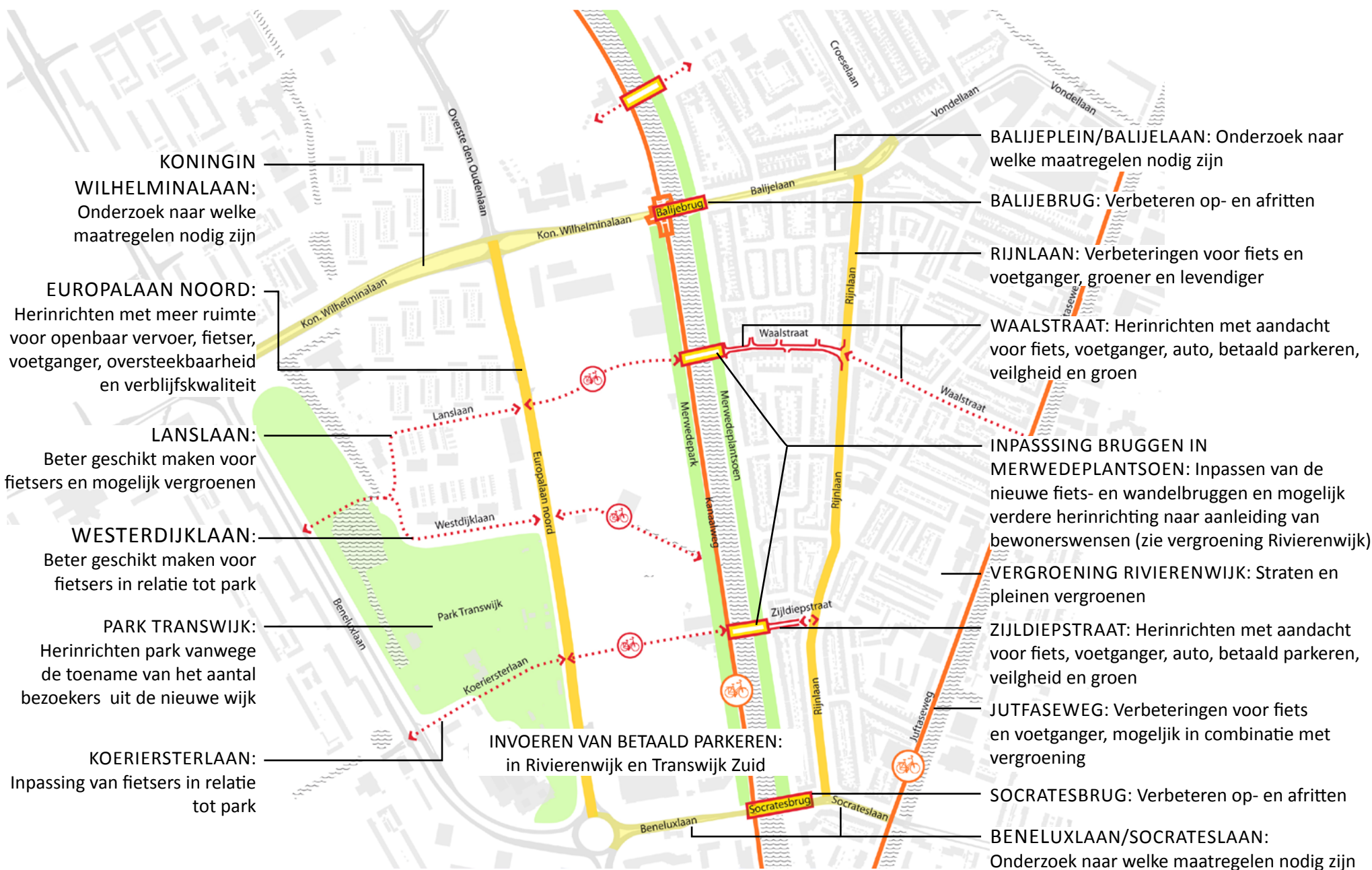
- Bewoners verwachten dat de parkeerdrukke in vooral Transwijk-Zuid zal toenemen. Maatregel is:
  - > Invoeren van betaald parkeren voor de auto en het creëren van fietsparkeerplekken, zodat er voldoende parkeerruimte is voor bewoners.
- Door de nieuwe wijk zal het fietsverkeer tussen Kanaleneiland en Merwede enigszins toenemen door de Lanslaan en Koeriersterlaan en in mindere mate door de Westdijklaan. Maatregel is:
  - > Het realiseren van herkenbare en fietsvriendelijke routes door de wijk.
- De Europalaan-noord wordt de centrale ontsluiting van de nieuwe wijk en hier komt ook ruimte voor het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Het is van belang om te zorgen dat de Europalaan veilig is over te steken voor voetgangers en fietsers. Maatregel is:
  - > Het herinrichten van het noordelijke deel van de Europalaan zodat het openbaar vervoer, langzaam- en snelverkeer door de laan kunnen en voetgangers en fietsers veilig kunnen oversteken.

- Bewoners willen de kwaliteit en toegankelijkheid van het groen in hun wijk verbeteren. Park Transwijk zal drukker worden doordat het aantal omwonenden gaat groeien. Maatregelen is:
  - > Het toevoegen van kwaliteit aan het bestaande park. Er wordt onder andere gewerkt aan het meer toegankelijk maken van het park vanaf de Europalaan.
- Bewoners willen meer betrokken zijn en geïnformeerd worden. Maatregel is:
  - > Bewoners worden actief betrokken bij de verdere uitwerking van de maatregelen. Bewoners worden allereerst uitgenodigd om mee te werken aan de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Bij de verdere uitwerking worden bewoners betrokken via een participatieproces.

Daarnaast wordt er in het kader van de verkeerstudie Zuidwest nagedacht over maatregelen die verder nog nodig zijn, zoals aanpassingen aan de Balijelaan/Vondellaan, Socrateslaan en Wilhelminalaan.



## MAATREGELEN IN DE RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK



## 4.2. RANDVOORWAARDEN, AANDACHTSPUNTEN EN VOORBEELDEN PER LOCATIE

Paragraaf 4.1 geeft een overzicht van de maatregelen in relatie tot de Merwedekanaalzone. In de volgende paragrafen is per locatie benoemd wat het doel is en welke aandachtspunten van belang zijn vanuit de bewonerswensen en vanuit beleid. Voor elke maatregel zijn daarnaast inspiratievoorbeelden opgenomen uit voornamelijk Utrecht om een beeld te geven hoe het gebied zou kunnen veranderen.

De buurtaanpak geeft niet een overzicht van randvoorwaarden en aandachtspunten bij alle maatregelen. Er zijn namelijk lopende projecten die een relatie hebben met de buurtaanpak en de buurtaanpak kunnen versterken. De fietsroute over de Jutfaseweg kan bijvoorbeeld bijdragen aan de buurtaanpak als deze extra aandacht besteed aan het groen en het fietsverkeer in de Rivierenwijk beter verspreid. Informatie over de Jutfaseweg is dan te vinden bij het desbetreffende project. Bij andere maatregelen is nog meer onderzoek nodig voordat deze uitgewerkt kunnen worden. Voor het aanpassen van de Balijelaan is bijvoorbeeld nog onderzoek nodig naar de verkeersstructuur in Utrecht Zuidwest. En, als laatste, een aantal maatregelen worden uitgewerkt in andere beleidsstukken, zoals de vormgeving van de open afritten van de Balijebrug en Socratesbrug en de maatregelen in Transwijk.

Maatregel	Meer informatie/uitwerking in
Invoeren betaald parkeren en fietsparkeerplekken	Parkeerregime Merwede en omgeving, dat gelijktijdig met de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone wordt vastgesteld in de gemeenteraad
Uitwerking maatregelen in Transwijk	Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk
Maatregelen op de Socrateslaan en Balijelaan	Actualisatie van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)
Aanpassingen van de op- en afritten van de Socratesbrug en Balijebrug	Omgevingsvisie MWKZ
Uitwerking maatregelen in Dichterswijk	Buurtagenda Dichterswijk

#### 4.2.1. WAALSTRAAT

De maatregelen in de Waalstraat hebben te maken met de toename van het aantal fietsers en voetgangers. De grootste toename van het wandelen en fietsverkeer is tussen de nieuwe brug over het Merwedekanaal en de Rijnlaan. Herinrichting van dit deel van de straat is noodzakelijk om het de fietsers en voetgangers van de nieuwe wijk veilig door de wijk te loodsen. Het tweede deel van de Waalstraat, tussen Rijnlaan en Jutfaseweg, zou idealiter ook heringericht worden.

Er zijn in het eerste deel van de Waalstraat drie aandachtspunten:

1. Een belangrijk aandachtspunt is het fiets- en autoverkeer bij de Gertrudisschool. Vooral bij het brengen en halen van de kinderen van/naar school is het druk met ouders en kinderen. Eén van de mogelijkheden is om de straat ten hoogte van de school eenrichtingsverkeer te maken of (deels) af te sluiten.
2. Een tweede aandachtspunt is de aansluiting met de Rijnlaan en hoe het fietsverkeer richting de Rijnlaan of verder in de Waalstraat kan. De huidige rotonde moet misschien anders worden ingericht om veilig en efficiënt het verkeer door de straat te loodsen. Het parkeerterrein dat op de hoek van de Rijnlaan en Waalstraat ligt kan misschien meer groen krijgen.
3. De aansluiting van de nieuwe brug tussen het Merwedeplantsoen en de Waalstraat. Dit betreft een zorgvuldige inpassing van het wandelen en fietspad in het Merwedeplantsoen en het oversteken van de Merwedekade.

Voordat het project gestart kan worden moet de gemeente duidelijkheid scheppen over:

- Het minimaal aantal parkeerplaatsen dat nodig is om bewoners en bezoekers te laten parkeren.
- De mogelijkheden om (delen van) de straat eenrichtingsverkeer te maken om de verkeersveiligheid te vergroten.
- Inzichtelijk maken waar mogelijkheden zijn om de straat te vergroenen en waterberging te realiseren. Dit hangt o.a. samen met de aanwezige kabels en leidingen.

In het eerste deel van de Waalstraat zijn een plantsoen en een parkeerplaats. Bij de herinrichting en/of de vergroening van de wijk kunnen deze plekken misschien vergroend worden en/of meer kwaliteit krijgen. De middelen die nodig zijn om extra kwaliteit op het plantsoen te realiseren en/of te de parkeerplaats te vergroenen kan onderdeel worden zijn van vergroening van de wijk en de hiervoor beschikbare middelen.

Het aanpassen van het tweede deel van de Waalstraat, tussen Rijnlaan en Jutfaseweg, is ook wenselijk. Welke maatregelen er voor dit deel van de Waalstraat nodig zijn, moet nog blijken uit onderzoek in het kader van de verkeerstudie Zuidwest.



# WAALSTRAAT

## HERINRICHTEN MET RUIMTE VOOR FIETSEN EN GROEN



Kans om kwaliteit toe te voegen en te vergroenen als onderdeel van vergroening Rivierenwijk

Verkeersveilige aansluiting

Waalstraat tussen Rijnlaan en Juftaseweg: maatregelen zijn afhankelijk van de resultaten van verkeersstudie Zuidwest

Verkeersveiligheid rondom de Gertrudisschool

Inpassen brug en verkeer

### VOORBEELDEN

Cremerstraat



Mogelijk eenrichtingsverkeer bij Gertrudisschool om meer ruimte te geven aan fietsers en schoolkinderen

Everard Meijsterlaan



Fietsstraat met tweerichtingsverkeer parkeren aan beide zijden en meer ruimte voor groen

Roerplein



Met de buurt een plein of straat vergroenen

#### 4.2.2. ZIJLDIEPSTRAAT

De maatregelen in de Zijldiepstraat hebben te maken met de toename van het wandel- en fietsverkeer. Het doel is om de straat te herinrichten zodat fietsers en voetgangers veilig door de straat kunnen.

Voordat gestart wordt met de herinrichting moet ook hier onderzoek worden gedaan naar het minimaal aantal parkeerplekken, de mogelijkheden voor eenrichtingsverkeer of het afsluiten van de straat en de vergroeningskansen. In onderstaand beeld is aangeven welke aandachtspunten belangrijk zijn voor het herinrichten van de straat.

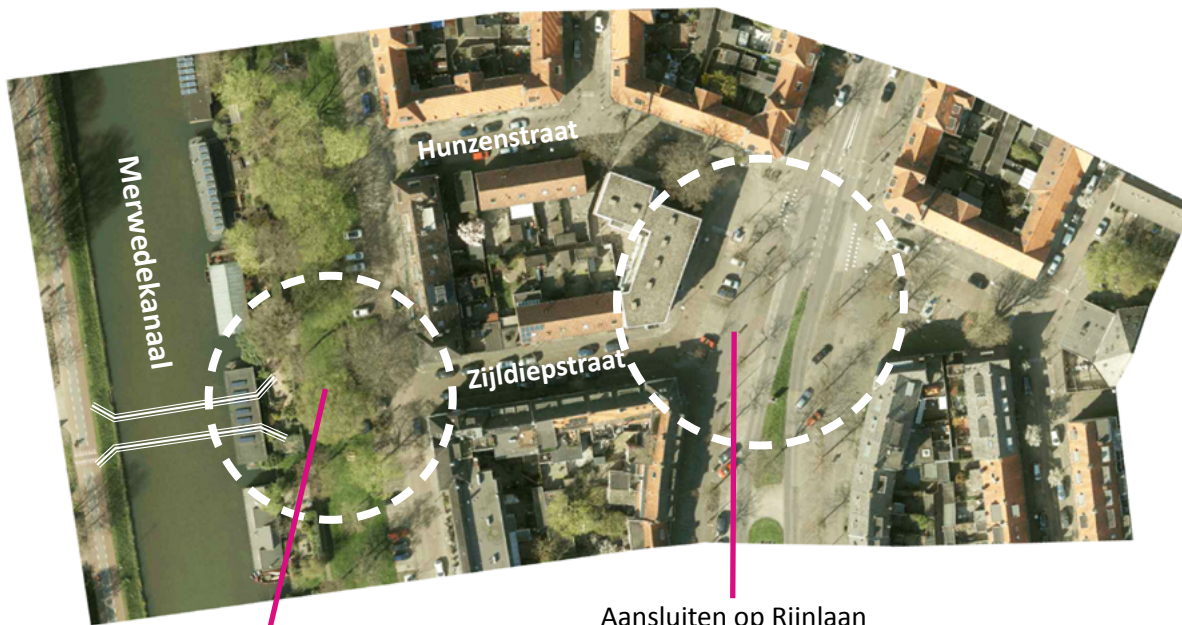
De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- Het zorgvuldig inpassen van het fiets- en wandelpad in het Merwedepantsoen en het veilig oversteken Merwedekade.
- Het inpassen van het wandel- en fietsverkeer in de Zijldiepstraat waarbij de mogelijkheden van autoverkeer, parkeren en vergroening aandacht moet krijgen.
- Het oversteken van de Rijnlaan en het herinrichten van het pleintje bij de Hunzestraat zodat fietsers door kunnen steken richting Jutfaseweg.
- Vergroenen van de straat.



# ZIJLDIEPSTRAAT

HERINRICHTEN MET RUIMTE VOOR FIETSEN EN GROEN



Inpassen brug en verkeer

Aansluiten op Rijnlaan



Alle plekken benutten voor groen bijvoorbeeld met geveltuinen

VOORBEELDEN



Troelstralaan  
Fietsstraat met eenrichtingsverkeer, parkeren aan beide zijden en meer ruimte voor groen



Hogelands Westzijde  
Fietsstraat met eenrichtingsverkeer, parkeren aan een zijde

#### 4.2.3. INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN

Het Merwedeplantsoen is een belangrijke groenvoorziening in de wijk. De twee fiets- en wandelbruggen landen in het plantsoen. Het belangrijkste aandachtspunt is:

- Het zorgvuldig inpassen van de bruggen met zo veel als mogelijk behoud van het groen.

Bewoners zouden ook graag de kwaliteit van het Merwedeplantsoen verbeteren, bijvoorbeeld door het water meer toegankelijk te maken, meer activiteiten te laten plaatsvinden en/of het realiseren van een recreatieve wandelroute via de nieuwe bruggen. Daarnaast verwachten zij een ander uitzicht, geluidshinder en schaduw van de nieuwe wijk.

De kwaliteitsverbetering van het Merwedeplantsoen kan onderdeel worden van de maatregel om de wijk groener te maken. In samenspraak met de bewoners worden de wensen voor vergroening en de prioriteiten bepaald. In paragraaf 4.2.5 staat beschreven hoe de verbetering van het groen mogelijk kan worden.



# INPASSING VAN BRUGGEN IN MERWEDEPLANTSOEN

VOORBEELDEN KWALITEIT  
TOEVOEGEN AAN HET  
GROEN  
EN DE KADE



Natuurspeelplaats  
Cremertuin



Aureliahof

Kans om kwaliteit aan het groen toe te voegen als onderdeel van vergroening Rivierenwijk. Bij eventuele herinrichting inspelen op de verandering als gevolg van Merwede. (Zie vergroening Rivierenwijk)



Inpassen brug en verkeer

Zijdiepstraat

Hunzestraat

Zuiderzeestraat

Waalstraat

Gouwestraat

Inpassen brug en verkeer

Fietsbrug  
De Oversteek, Rijswijk



BRUGGEN

Fietsbrug  
Willem III, Assen





#### 4.2.4. RIJNLAAN

De Rijnlaan is de belangrijkste doorgaande weg in de wijk met o.a. een buslijn. Op de laan zijn de meeste winkels gevestigd. Er zal een toename komen van het aantal fietsers door de laan vanaf de nieuwe wijk richting het centrum en de stations. De drukte zal vooral toenemen tussen de Balijelaan en Waalstraat. Er is door de bewoners aangegeven dat de Rijnlaan meer kwaliteit zou krijgen als de laan levendig is en het aanbod aan winkels en (dag)horeca meer divers is. Voor de aanpak van de Rijnlaan zijn diverse mogelijkheden; het huidige straatprofiel zou behouden kunnen blijven of de straat zou meer autoluw gemaakt kunnen worden door fietsers samen met auto's over de hoofdrijbaan te laten rijden en op de stoepen meer ruimte te maken voor voetgangers, terrassen en groen. Belangrijke aandachtspunten zijn:

- De aansluitingen met de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Vanuit deze straten komen de fietsers en voetgangers die vanaf de nieuwe bruggen komen.
- Een kwalitatieve herinrichting van de straat vergroot de belevingswaarde van de Rijnlaan als boodschappen, wandel en ontmoetingsplek, door bijvoorbeeld het toevoegen van koffietentje en meer ruimte om buiten te zitten.
- De mogelijkheden om de straat te vergroenen.

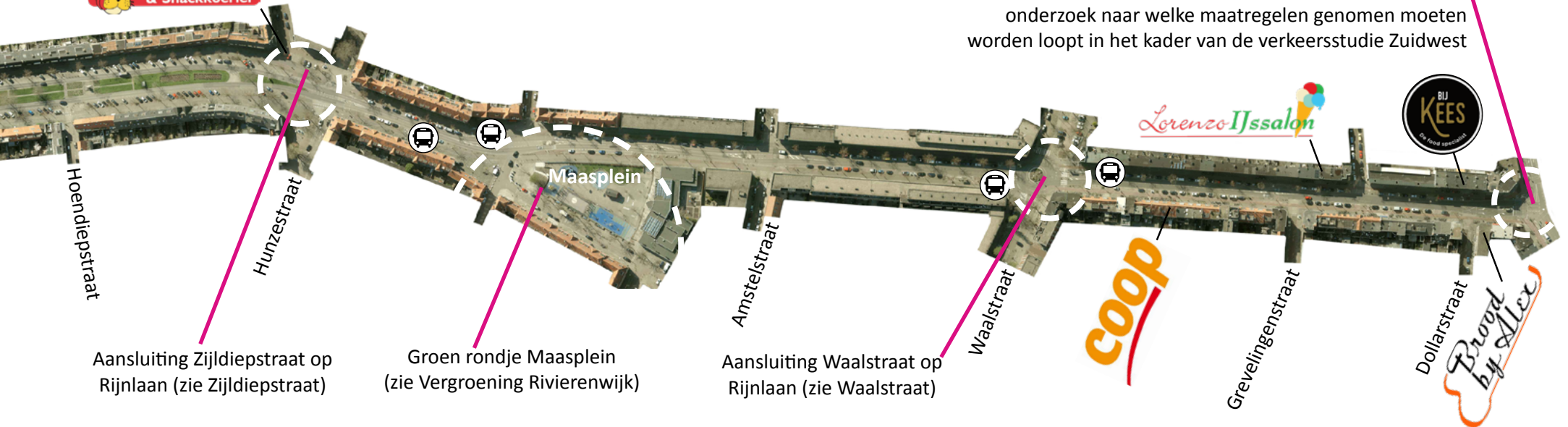
Een verkeerskundig onderzoek moet uitwijzen wat de mogelijkheden zijn om het snel- en langzaamverkeer met elkaar te combineren. Daarnaast moet onderzocht worden welke parkeerbehoefte er in de straat is. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek kan een keuze worden gemaakt over de aanpassingen van de straat.

# RIJNLAAN

MEER RUIMTE VOOR FIETTERS EN VOETGANGERS, MEER LEVENDIGHEID EN VERGROENEN



## VOORBEELDEN



Aansluiting Balijelaan: onderzoek naar welke maatregelen genomen moeten worden loopt in het kader van de verkeersstudie Zuidwest

#### 4.2.5. VERGROENEN RIVIERENWIJK

Uit het buurtonderzoek bleek dat bewoners meer groen in de wijk willen. Er zijn een aantal lopende projecten om de wijk groener te maken. Lopende projecten zijn bijvoorbeeld het Groen Rondje Maasplein. Daarnaast onderzoekt de gemeente momenteel waar extra groen mogelijk is. Er is hiervoor een overzicht gemaakt van de vergroeningskansen van de Rivierenwijk en de Omgevingsvisie beschrijft het Groenblauw raamwerk. Eén van de hindernissen is de aanwezigheid van kabels en leidingen en de verplichting om minimaal 3 meter afstand te houden. Er worden een aantal stappen genomen om de mogelijkheden van vergroening verder te onderzoeken:

Duidelijkheid over de mogelijkheden om binnen 3 meter van leidingen en rioleringen groen te mogen realiseren. Het zouden bijvoorbeeld struiken en bloemen zonder diepe wortels kunnen zijn of planten in bakken bovenop de kabels en leidingen.

1. Duidelijkheid over de mogelijkheden om binnen 3 meter van leidingen en rioleringen groen te mogen realiseren. Het zouden bijvoorbeeld struiken en bloemen zonder diepe wortels kunnen zijn of planten in bakken bovenop de kabels en leidingen.
2. Inzicht in de behoefte aan parkeerplekken na invoering van betaald parkeren. Is er minder behoefte dan het huidige aanbod, dan kunnen parkeerplekken beplant worden, waardoor de vergroeningskansen vergroot worden.
3. Inzicht in de ontsluiting van de wijk en de mogelijkheid om straten (deels) af te sluiten voor autoverkeer. Deze mogelijkheden zouden bijvoorbeeld via experimenten zoals de leefstraten getest kunnen worden. In Utrecht is al met de leefstraten geëxperimenteerd.
4. Naast het overzicht van het Groenblauw raamwerk en de Vergroeningskansen zouden bewoners kunnen meedenken over waar nog meer kansen zijn om de wijk te vergroenen. Deze mogelijkheden zouden toegevoegd moeten worden aan het overzicht van vergroeningskansen.

5. Een analyse van de kansen en de hindernissen. Uit deze analyse komt een overzicht van plekken die technisch het meest haalbaar zijn.
6. Een globaal inzicht in de kosten en de beschikbare middelen zodat de vergroening ook financieel haalbaar is.
7. Een prioritering van de vergroening. In de prioritering kunnen bewoners een rol krijgen. Er zijn verschillende manieren om te prioriteren, bijvoorbeeld:
  - a. De wenselijkheid van bepaald soort groen. Er zijn verschillende soorten vergroeningskansen zoals het vergroten van boomspiegels of sedumdaken. Met bewoners zou een prioritering gemaakt kunnen worden op welke vergroening ingezet moet worden.
  - b. Het inzetten van Buurtbudgetten en stemmen over welk groen aangelegd moet worden.
  - c. Wie de grootste inzet toont, die krijgt prioriteit. Dus als meer mensen mee willen doen en zich willen inzetten voor bijvoorbeeld aanleg en beheer, dan krijgt hun project de prioriteit.

Vergroenen van de wijk is een wens van de bewoners. Vergroening is ook belangrijk om in te spelen op de gevolgen van de klimaatverandering. Er komen meer pieken in de regenval en de toename van de hitte kan in de stad tot problemen leiden. Een toename van het groen kan bijdragen aan de retentie van het regenwater zodat het langzamer richting de riolering stroomt en de hittestress verminderen. Als laatste is vergroening een kans om de biodiversiteit te vergroten door extra aandacht te besteden aan de flora en fauna bij de aanleg van het groen.

Bij alle eerder genoemde maatregelen is vergroening genoemd. Dus ook bij de andere maatregelen wordt gezocht naar mogelijkheden om meer groen te realiseren en/of de kwaliteit van het bestaande groen te verhogen.



# VERGROENING RIVIERENWIJK

VOORBEELDEN



Vergroten boomspiegels



Zambesiedreef

Vergroenen stoepen, hoeken en pleinen



- Groenblauw raamwerk
- Vergroeningskansen



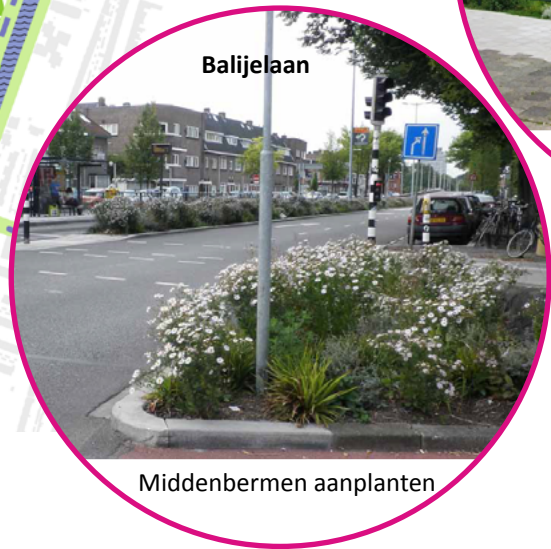
Reitdiepstraat

Vergroenen stoepen en vergroten boomspiegels



Maasplein

Vergroenen stoepen, hoeken en pleinen



Balijelaan

Middenbermen aanplanten

VOORBEELDEN

#### 4.2.6. MAATREGELEN TRANSWIJK ZUID

In paragraaf 4.1 zijn de maatregelen geformuleerd om in Transwijk een verbetering te maken. Deze maatregelen worden meegenomen in de participatie rondom de omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk en uiteindelijk opgenomen in het omgevingsprogramma bij de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk. Vervolgens wordt dan een concreet en uitgewerkt plan gemaakt met een eigen projectplan, participatieplan en een uitvoeringsplan.



# TRANSWIJK ZUID

**EUROPALAAN NOORD:**  
Herinrichten met meer ruimte voor openbaar vervoer, fietser, voetganger, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit

**LANSLAAN:**  
Herkenbare en fietsvriendelijke route

Fiets- en wandelroute richting Kanaleneiland

**PARK TRANSWIJK:**  
Herinrichten met aandacht voor de bewonerswensen, biodiversiteit, waterverbinding tussen Merwedekanaal en Park Transwijk en wandel- en fietsroutes

Fiets- en wandelroute richting Kanaleneiland



## 5. PRIORITEITEN, FASERING EN MIDDELEN

In de vorige hoofdstukken zijn maatregelen, uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd om in Transwijk en Rivierenwijk een verbeterslag te maken. Deze maatregelen worden de komende jaren omgezet in projecten waaraan concreet gewerkt kan worden. De maatregel is nu bijvoorbeeld om de Waalstraat fietsvriendelijk en groener te maken, dat wordt dan omgezet in een project “Waalstraat” met een eigen projectplan, participatieplan en een uitvoeringsplan. In dit hoofdstuk worden de prioriteiten bepaald, dus aan welke maatregelen wordt gewerkt in de komende 5 jaar en aan welke maatregelen op de lange termijn.

### 5.1. PRIORITERING EN FASERING

Meerdere maatregelen worden genomen om de effecten van Merwede voor de omliggende wijken zo goed mogelijk in te passen, gelijk op te laten lopen met de uitvoering van de Merwedekanaalzone en zoveel mogelijk aan de wensen van huidige bewoners tegemoet te komen.

Een aantal projecten lopen al:

- Het aanleggen van de snelfietsroute aan de Jutfaseweg
- Het groene rondje Maasplein
- Nieuwbouw aan de Reitdiepstraat
- Het herinrichten van de Socrateslaan

In de eerste 5 jaar worden de volgende projecten gestart:

- Het inpassen van de bruggen in het Merwedeplantsoen
- Het herinrichten van de Waalstraat tussen de Merwedekade en Rijnlaan
- Het herinrichten van de Zijldiepstraat
- Het aanpassen van op- en afritten van de Balijebrug
- Het aanpassen van op- en afritten van de Socratesbrug
- Vergroeningsmaatregelen in Rivierenwijk
- Het invoeren van betaald parkeren

Onderstaande projecten worden in een tweede fase uitgevoerd. Voor deze projecten zijn op dit moment nog onvoldoende middelen. Er moeten voor

deze projecten in de komende jaren aanvullende middelen worden gezocht binnen de gemeentelijke begroting en/of via bijvoorbeeld subsidies. Projecten in de tweede fase betreffen:

- Het herinrichten van de Rijnlaan
- Het herinrichten van de Waalstraat tussen de Rijnlaan en de Jutfaseweg
- Verdere maatregelen in het verkeersnetwerk, zoals aanpassingen aan Balijelaan/ Vondellaan, Beneluxlaan en de Wilhelminalaan

Bij de prioritering geldt voor Transwijk-Zuid dat maatregelen worden opgenomen in de omgevingsprogramma bij de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk.

Het project over de herinrichten van het noordelijke deel van de Europalaan loopt al.

De komende 5 jaar worden de volgende projecten gestart:

- Invoeren van betaald parkeren
- Fietsvriendelijke route door het park via de Koeriersterlaan
- Herkenbare en fietsvriendelijke route in de Lanslaan

In de tweede fase, die afhankelijk is van de beschikbaarheid van middelen, wordt Park Transwijk verbeterd. Onderdeel van deze verbetering is dat de Westerdijklaan beter geschikt gemaakt wordt voor fietsers en wordt gecombineerd met een ecologische verbinding.

## 5.2. MIDDELEN

Om de voorgestelde maatregelen mogelijk te maken zijn middelen nodig om de maatregelen te bekostigen. Er is daarbij onderscheid gemaakt in prioritering en fasering zoals in de vorige paragraaf is geduid. Voor de projecten die in de komende 5 jaar starten is er dekking. Voor de maatregelen na 5 jaar is de dekking nog niet rond.

De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone draagt voor een belangrijk deel bij aan de kosten. Zo heeft de gemeente afspraken hierover vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen de Gemeente Utrecht en de marktpartijen uit het Eigenarencollectief van Merwede. Daarnaast heeft de gemeente zelf middelen gereserveerd die specifiek gekoppeld zijn aan de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en de directe omgeving. Daarnaast wordt geprobeerd zoveel mogelijk combinaties te zoeken, zoals met bestaande onderhoudsbudgetten voor de wegen (werk-met-werk) en gemeentelijk beleid met bijbehorende bekostigingsmogelijkheden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Bijdrage uit groenprogramma als er bomen worden toegevoegd;
- Bijdrage uit het rioleringsprogramma voor verbetering van klimaatadaptatie (bijvoorbeeld minder of meer open verharding ten behoeve van waterafvoer).

Er zijn ook verschillende subsidies voor bewonersinitiatieven:

- Waterproof030 heeft tips en subsidies om in te spelen op de toename van regenval. Door bijvoorbeeld tegels te vervangen voor groen of groene daken aan te leggen stroomt het water langzamer richting de riolering.
- Het Hoogheemraadschap heeft subsidie beschikbaar voor 'blauwe' bewonersinitiatieven.
- Er is een ophaalactie voor stenen uit de tuin, om de tuin groener te kunnen maken.

- Uit het initiatievenfonds van de gemeente kunnen bijvoorbeeld geveltuinen worden aangelegd of budget worden verstrekt voor het opwaarderen van een speeltuin of voor een buurtactiviteit o.i.d.

Voor de maatregelen waar nog niet voldoende middelen voor beschikbaar zijn, wordt gezocht naar aanvullende dekking. Naast bijvoorbeeld subsidies van medeoverheden, kijkt de gemeente jaarlijks naar intern beschikbare middelen binnen de gemeentebegroting. Wanneer er ruimte is, kan hier aanspraak op gedaan worden. Deze aanvragen worden afgewogen binnen de totale gemeentelijke begroting.



## 6. PARTICIPATIE

De komende jaren worden de maatregelen concreet gemaakt door het opzetten en het uitvoeren van projecten. De maatregel om bijvoorbeeld in de Waalstraat meer ruimte te maken voor fietsers wordt dan een project waarbij de gemeente een ontwerp gaat maken en het ontwerp daarna ook gaat aanleggen. De gemeente wil graag dat bewoners en andere belanghebbenden actief meedenken bij deze projecten. In “Samen stad maken op de Utrechtse manier” (2019) beschrijft de gemeente hoe zij belanghebbenden wilt laten participeren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de participatie bij de verschillende projecten. Per project wordt het relevant beleid bepaald, aangegeven wie betrokken moet worden, hoe bewoners participeren en wordt aandacht gevraagd voor de communicatie.

Voor Transwijk wordt een tussenstap gemaakt. De maatregelen worden verder besproken in de participatie rondom de Omgevingsvisie Kanaleneiland Transwijk.

### Relevant beleid

Voor een goede participatie moeten de kaders helder zijn. Het vigerend beleid is hierbij kaderstellend. Een nadere uitwerking moet op projectniveau worden gemaakt. Het gaat bijvoorbeeld om:

- De parkeerbehoefte na invoering van betaald parkeren.
- De vergroeningskansen; gekoppeld aan de leidingen, hittestress, vasthouden van regenval en de biodiversiteit.
- De ontsluiting voor langzaam en snel verkeer en bijvoorbeeld de mogelijkheid om straten; eenrichtingsverkeer en/of autovrij te maken.
- De mogelijkheid om andere functies ruimte te geven. Het gaat dan bijvoorbeeld om het type winkels, horeca of ander soort voorzieningen in de Rijnlaan.

### Wie betrekken en participatiegraad

Bij participatie is het belangrijk dat de belanghebbenden duidelijkheid hebben over hun rol in het proces. Het gaat dan bijvoorbeeld om de kaders die gelden, zoals het beleid en de beschikbare middelen. Het gaat ook om de vraag welke verantwoordelijkheden en beïnvloedingsruimte zij hebben en hoe de besluitvorming tot stand komt.

Voor ieder project wordt in het participatieplan gekozen welke graad van participatie het meest wenselijk is. Er wordt onderscheid gemaakt tussen raadplegen, adviseren en co-creëren.

Maatregel/project	Belanghebbenden
Waalstraat en aansluiting Rijnlaan	Bewoners straten en aangrenzende straten
	Gertrudisschool
Merwedeplantsoen	Houd Rivierenwijk Leefbaar
	Woonbootbewoners
	Bewoners Merwedekade en aangrenzende straten
	(Gertrudisschool)
Zijldiepstraat en verbinding naar overzijde Rijnlaan	Bewoners straat en aangrenzende straten
Vergroening Rivierenwijk	Actiegerichte projecten met direct belanghebbenden. Voor grotere projecten zal breder in de buurt uitgenodigd moeten worden.
	Winkeliersvereniging Rivieren & Dichters
Rijnlaan	Maaspleinschool
	U-Ov (bussen)
	Bewoners laan en aangrenzende straten
Invoeren van betaald parkeren in Rivierenwijk en Transwijk (onder voorbehoud van raadsbesluit)	Alle inwoners van deze wijken (geen draagvlakmeting; wel overleg over hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd)

## Communicatiemiddelen

De gemeente maakt per project een communicatieplan hoe verschillende belanghebbenden worden betrokken gedurende het proces. Bewoners worden in een vroeg stadium uitgenodigd om mee te denken en gedurende het proces geïnformeerd over de tussenstand. Om zo veel mogelijk en breed bewoners te betrekken wordt ingezet op on- en offline communicatie en kunnen belanghebbenden op verschillende manieren participeren. Vooraf is duidelijk wie betrokken worden en welke communicatiemiddelen worden ingezet. Het is ook duidelijk wanneer bepaalde besluiten worden genomen zodat bewoners weten waar zij aan toe zijn en kunnen meedenken.

## Planning

De planning van de maatregelen hangt samen met de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Er kunnen dus vertragingen of versnellingen plaatsvinden. Daarnaast duurt het uitvoeren van de maatregelen vaak langer dan bewoners van tevoren denken. Tussen de eerste ideeën en de daadwerkelijke oplevering zit vaak enkele jaren. Het is daarom noodzakelijk om de verwachtingen te managen door een goede planning te maken waar duidelijkheid wordt gegeven over het tijdsplan. Deze planning geeft samen met de communicatiemiddelen duidelijkheid aan bewoners wat zij kunnen verwachten.

## Samenhang tussen projecten en coördinatie van bouwoverlast

Voor de projectoverstijgende communicatie en de samenhang tussen de projecten komt er een communicatieplan. Hierin zal aandacht zijn voor maatregelen om de bouwoverlast te minimaliseren en voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in Rivierenwijk en Transwijk tijdens de bouw van de Merwedekanaalzone en de uitvoering van de projecten in de wijken zelf.

## 7. MONITORING

De maatregelen in Rivierenwijk en Transwijk lopen zoveel mogelijk gelijk op met de uitvoering van Merwede om het hele stadsdeel wederzijds te laten profiteren van de verbeteringen en nadelen zo goed mogelijk in te passen.

Voor Rivierenwijk, Transwijk en Dichterswijk, is mede op verzoek van bewoners, een Nulmeting gedaan op een veelheid aan leefbaarheidsindicatoren. Er is hierbij bijvoorbeeld ook specifiek ingezoomd op de effecten van nieuwe bruggen, door extra fiets-tellingen te doen.

Periodiek (bijvoorbeeld 1 keer per 2 jaar) wordt een nieuwe meting uitgevoerd om verschillen met de Nulmeting in kaart te brengen. De gemeente zal deze resultaten delen met de omliggende buurten. Deze metingen kunnen aanleiding zijn om in gesprek te gaan over de resultaten van de meting. Bewoners zijn nu bijvoorbeeld bevreesd dat er in de toekomst overlast is door brommers over de bruggen. Metingen kunnen uitwijzen of dit zo is. Maar ook klachten kunnen aanleiding zijn om het gesprek te starten en te bekijken welke maatregelen genomen kunnen worden, zoals de inzet van extra handhaving of bebording.

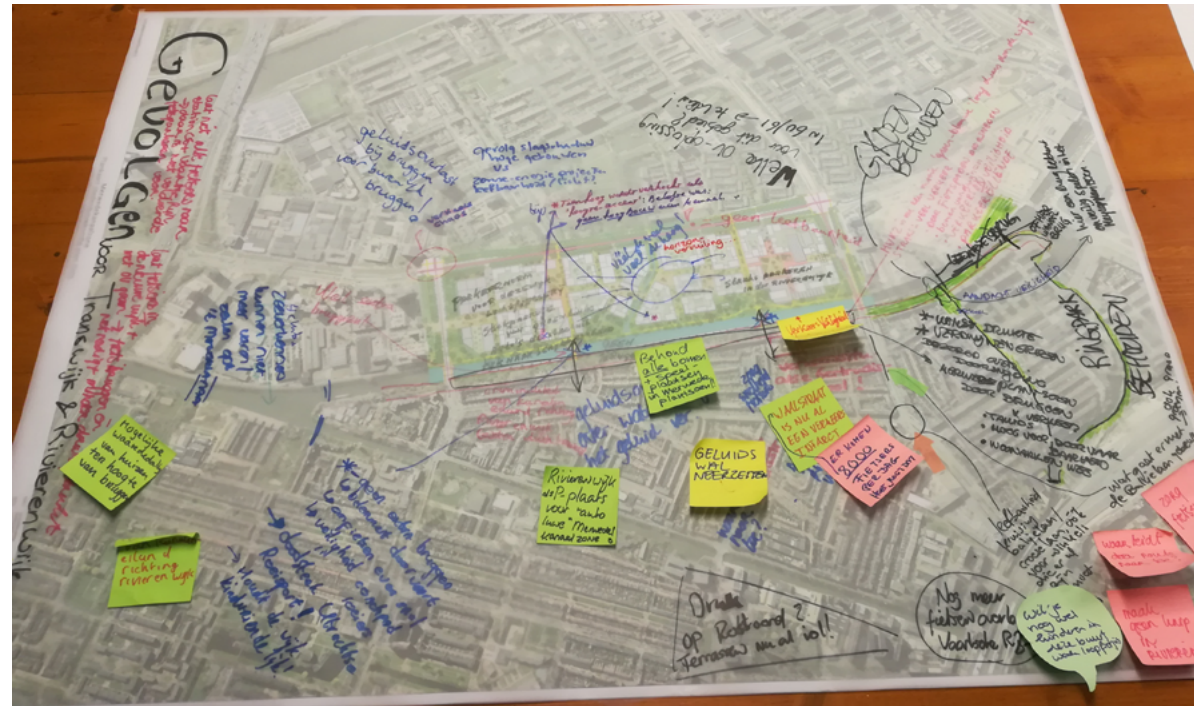
# BIJLAGE: RESULTATEN BUURTONDERZOEK

Op verschillende buurtevenementen, via enquêtes en vragenformulieren is bij de bewoners van de Rivierenwijk en Transwijk opgehaald wat zij van de nieuwe wijk vinden, welke gevolgen zij verwachten, wat in hun wijk verbeterd kunnen worden. Hieronder een verslag van de resultaten.

## 1. BUURTAVONDEN

Op meerdere buurtevenementen is aan bewoners gevraagd om hun mening. Het gaat dan om de informatievonden van de Merwedekanaalzone op 25 en 27 november 2019 en bij de nieuwjaarsbijeenkomsten in de Rivierenwijk (11 februari 2020) en Transwijk (13 januari 2020).

De bezoekers is gevraagd wat zij dachten van de plannen. Ze konden aangeven welke gevolgen zij verwachten, welke kansen ze zien, welke ideeën ze hebben en of ze betrokken wilden raken. De bewoners konden op kaarten aangeven wat zij verwachten dat gaat veranderen in de wijk en welke kansen zij zagen als de nieuwe wijk wordt gebouwd. In de volgende paragrafen treft u een kort verslag aan.





## 1.1. RIVIERENWIJK

De vraag op de buurtavonden was wat de gevolgen zijn voor de Rivierenwijk als de Merwede wordt ontwikkeld. Tijdens de avonden bleek dat bewoners voelen dat deze ontwikkeling ten koste gaat van de huidige bewoners.

Op de aanwezige kaarten stonden twee bruggen ter hoogte van de Waalstraat en de Zijldiepstraat. Deze bruggen werden ook het vaakst genoemd waarbij de bezoekers twijfelden aan de noodzaak. De verwachte gevolgen zijn:

- Extra fietsers in de woonstraten, bij de Gertrudisschool en de daaropvolgende kruispunten. Door de toename van het aantal fietsers verwacht men dat kinderen niet meer op straat of in het plantsoen kunnen spelen.
- Minder groen in het plantsoen en het kappen van bestaande bomen.
- De woonarken moeten weg op de plekken waar de bruggen komen.
- Langs het Merwedeplantsoen wordt gedeald. Men verwacht een toename van klanten.
- De doorvaarbaarheid voor roeiers en zeilboten is lastig of onmogelijk.
- Men verwacht een waardedaling van de woningen ten hoogte van de bruggen.

Het tweede aandachtspunt is de mobiliteit en parkeren. Er is geen vertrouwen in het mobiliteitsconcept van de Merwede. Men verwacht parkeeroverlast van de nieuwe bewoners en bezoekers die in de Rivierenwijk zouden gaan parkeren. Sommige bewoners denken dat een betaald parkeren in de Rivierenwijk deze overlast niet voorkomt.

Er worden ook vraagtekens geplaatst bij het plan. De nieuwe hoogbouw zorgt voor schaduw en belemmering van het zicht. Eerder is blijkbaar toegezegd dat langs het kanaal geen hoogbouw komt en uit de gepresenteerde plannen blijkt deze wel te komen<sup>1</sup>. De voorzieningen die langs het kanaal komen

<sup>1</sup> In het Definitief Ontwerp van het Stedenbouwkundig Plan is een aanpassing gemaakt naar aanleiding van deze reacties op de buurtavonden.

zorgen voor geluidsoverlast, want het geluid draagt ver over het water.

Als laatste verwacht men dat de bouw van de wijk gepaard gaat met geluidsoverlast en problemen met de funderingen. Bij recente bouwontwikkelingen in de Merwedekanaalzone zijn hier problemen door ontstaan.

Bewoners zagen ook kansen als de nieuwe wijk wordt gebouwd. Een aantal voorbeelden:

- In de Merwede komt een nieuw mobiliteitsconcept. Wijkbewoners zouden dit systeem ook graag in hun wijk hebben, want Greenwheels en dergelijke systemen zijn niet optimaal.
- Vergoenen van de wijk. Het Amerhof zou groener kunnen en parkeerplekken zouden voor groen ingeruild kunnen worden.
- Er zijn meerdere ideeën voor het Merwedeplantsoen. Het plantsoen zou meer toegankelijker kunnen worden, waardoor het water meer zichtbaar is. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door de heggen te verlagen. De kade kan ook rustiger worden door de doorgaande weg op te knippen. Er is ook behoefte aan minder parkeren, zodat er ruimte is voor kinderen en groen. Als laatste zouden meer activiteiten in het Merwedeplantsoen kunnen plaatsvinden, zoals een buurtpicknick.
- De nieuwe bewoners zorgen voor meer draagvlak voor de winkels in Rijnlaan en misschien ontstaan hierdoor kansen voor nieuwe (dag) horeca. De nieuwe bewoners zijn een kans om het winkelaanbod en het gebruik van de straat te versterken.
- Aanpakken van bestaande verkeersknooppunten, zoals de Socrateslaan en de kruising van Balijelaan en Croesetraat. De verbetering van de leefbaarheid en verkeer kan hier goed samen gaan.
- Mogelijkheden van woonerf onderzoeken, waardoor rustige straten ontstaan.

## 1.2. TRANSWIJK ZUID

Transwijk is een kleinere wijk en dus kwamen er ook minder reacties op de verschillende buurtavonden. Bewoners vroegen vooral aandacht voor het verkeer. De oversteekbaarheid van de Europalaan is belangrijk om de nieuwe wijk en doorgaande fietspaden te bereiken. Men verwacht daarnaast dat bij de uitgangen van de nieuwe garages een grote verkeersdrukte ontstaat. Daarbij komt dat de bewoners veel extra parkeerders in de wijk verwachten.

Park Transwijk zal als laatste een stuk drukker worden door de nieuwe bewoners en de passerende fietsers.

De nieuwe wijk zorgt zeker ook voor kansen. Er ontstaan betere verbinding met Kanaleneiland en andere wijken. De verwachting is ook dat het park beter toegankelijk kan worden en dat bepaalde voorzieningen, zoals glasvezel, ook voor Transwijk beschikbaar komen.

## 1.3. MERWEDE

De reguliere inspraak voor Merwede besteedt aandacht aan de vragen die bewoners hebben over de nieuwe wijk. Tijdens de buurtavonden konden de bezoekers voorstellen hoe de nieuwe wijk Merwede bij zou kunnen dragen aan de bestaande wijken. Onderstaand en samenvattend overzicht.

- Leg bruggen gefaseerd aan. Test of ze wel of niet nodig zijn.
- De bouwoverlast wordt groot; geef bewoners de kans om de herrie te ontsnappen via museumjaarkaart, wellnessday, etc.
- Blijf bewoners informeren en betrek bewoners bij besluitvorming.

## 2. STRAATINTERVIEWS EN ENQUÊTES

De Buurtaanpak was bedoeld om breed in de buurt bewoners te bevragen. Het gaat dan ook om bewoners die vaak minder aanwezig zijn op buurtavonden. Tussen december 2019 en maart 2020 is daarom op verschillende plekken en met willekeurige buurtbewoners op straat gesproken. Daarnaast hebben bewoners in de Coop in de Rijnlaan, op drie scholen in de Rivierenwijk, Buurttuin de Zandloper en bij de stadsboerderij in Park Transwijk enquêtes ingevuld.

In februari 2020 konden bewoners ook online een enquête invullen. Bijna 500 mensen hebben vragen beantwoord. In de volgende paragrafen worden de resultaten besproken. De online enquête was niet gebonden aan een wijk, vandaar dat de informatie zowel Transwijk als Rivierenwijk betreft.

### 2.1. WIE HEBBEN DE ENQUÊTE BEANTWOORD.

Er zijn 457 wijkbewoners geweest die de online enquête hebben ingevuld en circa 60 hebben de papieren enquête ingevuld. Er is gevraagd naar de leeftijd en hoe lang zij al in de wijk wonen.

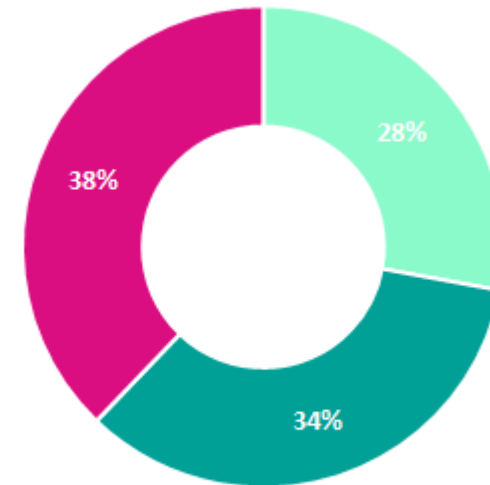
#### Leeftijd

De geënquêteerden is gevraagd naar hun leeftijd. Onderstaande tabel geeft de leeftijdsverdeling van de bewoners weer.

Er wonen in de wijk meer jongeren (onder de 20 jaar), maar deze hebben nauwelijks deelgenomen aan de enquêtes. Er is wel vaak met de ouders van deze jongeren gesproken, want een groot deel van de respondenten gaf aan met partner en/of kinderen te wonen.

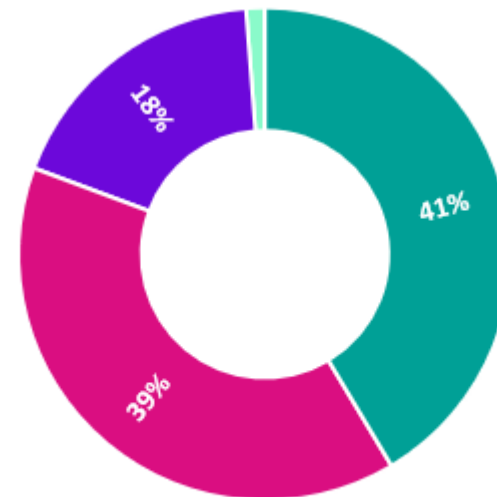
#### Lengte woonduur

De geënquêteerden is gevraagd hoe lang zij in de wijk wonen. Men kon aangeven of zij korter dan 5 jaar in de wijk wonen, tussen de 5 en 15 jaar of al langer. Een mix van bewoners heeft gereageerd. Onderstaande tabel geeft inzicht de woonduur.



■ 0-5 jaar ■ 5-15 jaar ■ Meer dan 15 jaar

Leeftijd van de geënquêteerden



■ 0-20 jaar ■ 20-40 jaar ■ 40-60 jaar ■ >60 jaar

Lengte woonduur van de geënquêteerden

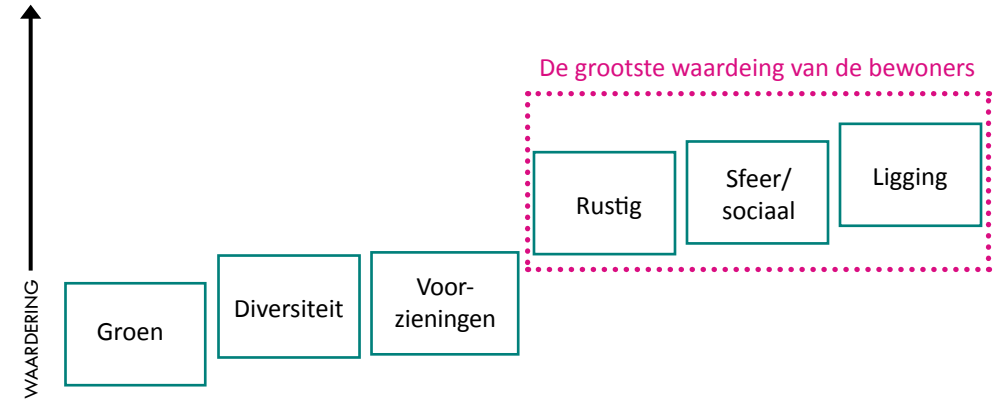




## 2.2. WAT VINDEN BEWONERS FIJN AAN HUN BESTAANDE WIJKEN

De Rivierenwijk en Transwijk liggen aan het water en in het groen. Dat wordt gewaardeerd door de bewoners. Hetzelfde geldt voor de architectuur of bouwstijl van de woningen; niet te hoog en redelijk ruim opgezet. De belangrijkste positieve kenmerken waren de ligging; dichtbij de stad, station en de uitvalswegen. Bewoners zijn ook erg te spreken over de sfeer; fijne burens, mensen zeggen elkaar gedag en het voelt dorps aan. En de buurt is lekker rustig.

Bewoners waarderen ook de voorzieningen. Naast de winkels in de eigen wijk wordt ook de horeca vaak genoemd, dit is meestal de horeca in Rotsoord en bijvoorbeeld in de Merwedekanaalzone.



WAT VINDEN DE BEWONERS FIJN AAN HUN WIJKEN

“Prettig dicht bij de binnenstad. Makkelijk bij station en bij snelweg. Winkels te voet. Variatie in huizen”.

“Rust, ruimte, saamhorigheid, sociale wijk. Je wordt nog gemist als men je een poosje niet ziet”.

“Het groen, de rust, gemêleerd, de mensen die er wonen, de mogelijkheid om op loopafstand boodschappen te doen, niet te ver van de stad, niet te ver van het station, kortom een fijne plek om te wonen. Het buurtgevoel, er zijn voor elkaar!!!”

“Leuke mix van gezinnen en culturen. Genoeg winkels en horeca in de omgeving en goede aansluiting met station Vaartsche Rijn”.

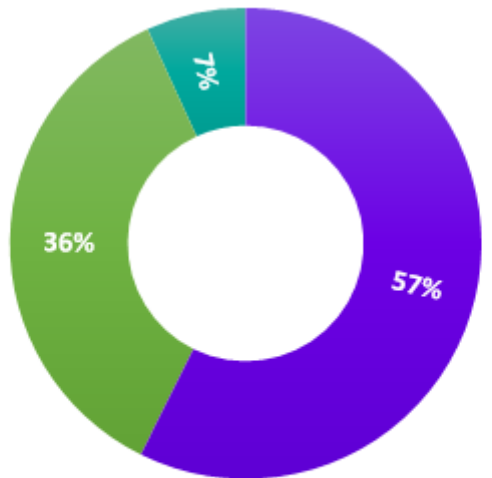
“Het is hier (nog) rustig en fijn wonen. Het gevoel wat hier heerst, is een dorp in een stad en daar voel ik mij prettig bij. Het is een rustige wijk, waar de mensen elkaar kennen. Ik kijk bijvoorbeeld elke zondag gezellig voetbal bij de buurman en bij mooi weer zitten de mensen voor het huis.”

“Het is gezellig, goed contact met de burens. Niet alleen maar yuppen. Paar ouderwetse bedrijfjes in de buurt. Fantastisch speelveld voor de deur. Scholen op loopafstand. Rust en stilte op het plein! Veilig is het ook. Al 5x mijn fiets met sleutel erin laten staan in de nacht, niks gebeurd. En het is lekker dicht bij stad en station”.

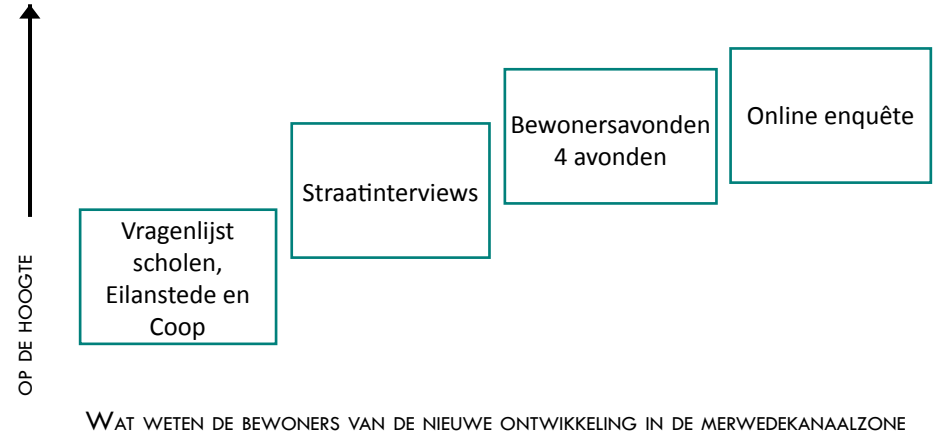
### 2.3. WAT WETEN DE BEWONERS VAN DE NIEUWE ONTWIKKELING IN DE MERWEDEKANAALZONE

Op verschillende plekken is informatie beschikbaar over de nieuwe wijk, maar je moet deze informatie natuurlijk wel weten te vinden. De vraag was dan ook of men op de hoogte was van de ontwikkeling en wat men verwacht dat gebouwd gaat worden. Het viel op dat bij de straatinterviews de mensen het minst op de hoogte waren. Bij de informatieavonden en online enquêtes lijken bewoners beter te weten wat in de Merwede komt.

Het merendeel is op goed de hoogte van wat gaat gebeuren. Een kleine groep (7%) is niet op de hoogte. Onderstaande grafiek geeft inzicht of men op de hoogte is van de ontwikkeling.



- Geen idee wat er gaat gebeuren
- Ik heb enig idee wat er gaat gebeuren
- Ik ben goed op de hoogte



Er zijn veel verschillende verhalen over wat in Merwede komt. Het is daarom interessant om te weten wat bewoners weten van de nieuwe wijk. Woningen, bruggen, voorzieningen en groen waren de meest genoemde kenmerken van de nieuwe wijk.



“Heel veel nieuwe woningen en autoluwe straten + extra bruggen over het kanaal”.

““Heel veel nieuwe huizen (dicht op elkaar), twee scholen, twee winkelcentra, heel weinig parkeerplaatsen, twee extra fietsbruggen, een “park” langs het Merwedekanaal”.

““Veel woningen op weinig ruimte. Wat betekent veel hoogbouw. Er komen winkels, scholen, sporthal. Bruggen over het Merwedekanaal. Mobiliteitshubs, weinig ruimte voor auto’s. Veel bewoners”

“Duurzame autovrije zelfvoorzienende woonwijk”.

“Een woonwijk met alle voorzieningen, maar vervoer is gebaseerd op voet en fiets. Uitgegaan wordt van gebruik OV en deel-auto e.d. Prachtige uitgangspunten, maar is dit gebaseerd op utopie of werkelijkheid”.

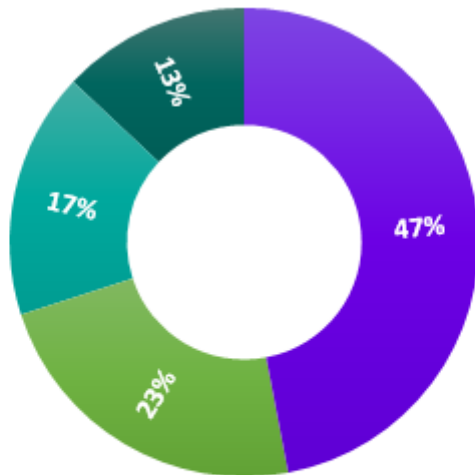
“Er komen nieuwe woningen, mix van diverse klassen. Waar weinig parkeerplaats is voor de bewoners. Er wordt gezorgd voor groen en goede verbindingen richting het centrum en de universiteit”

“210000 nieuwe bewoners zonder auto’s in 10.000 huizen”

## 2.4. MENING OVER DE NIEUWE WIJK

Het bleek dat een merendeel van de mensen redelijk tot goed op de hoogte is van de plannen. De volgende vraag was wat zij van de plannen vonden. Er is een groep tegen de plannen en zij zouden deze plannen het liefst per direct stoppen, een groep is positief en zij zouden misschien morgen al willen dat de eerste paal in de grond gaat, het merendeel heeft echter twijfels bij delen van de plannen.

In de volgende paragrafen komt naar voren aan welke delen van het plan men twijfelt.

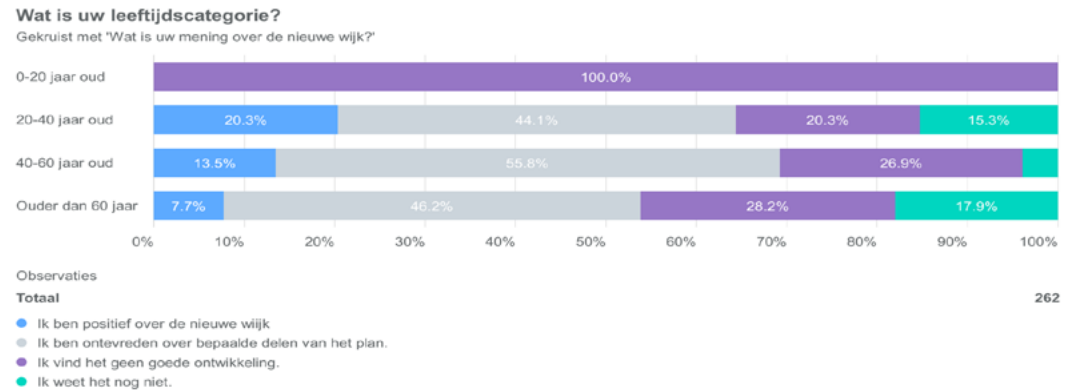


- Ik ben positief over de nieuwe wijk
- Ik ben ontevreden over bepaalde delen van het plan.
- Ik vind het geen goede ontwikkeling.
- Ik weet het nog niet.

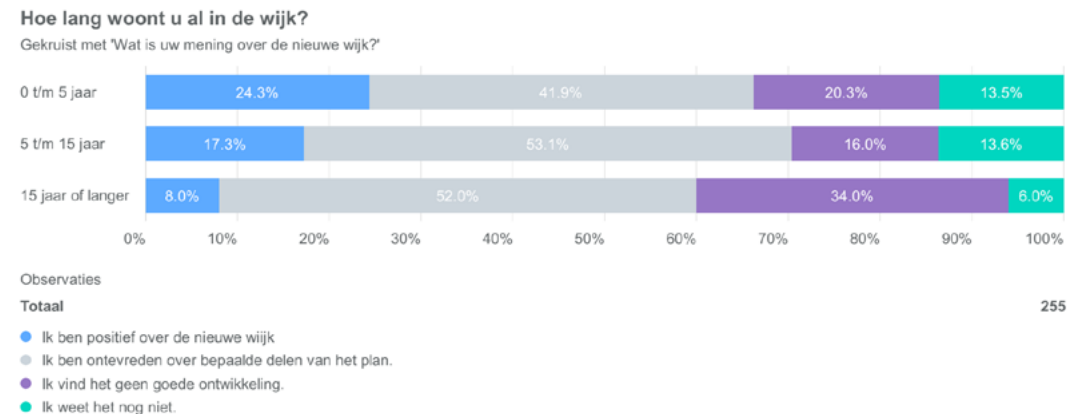
## 2.5. VERSCHILLEN TUSSEN BEWONERS

Er is een wisselend beeld over de nieuwe wijk. Om beter inzicht te krijgen welke mening bewoners hebben is gekeken naar hoe lang zij al in de wijk wonen en hun leeftijd.

In onderstaande tabel toont hoe de verschillende leeftijdsgroepen denken over het nieuwe plan. De groep tussen de 20 en 40 jaar is het meest positief over de nieuwe wijk. Oudere bewoners zijn negatiever over de plannen. De groep 0-20 jaar is helemaal negatief; dat is eenvoudig te verklaren doordat 1 persoon jonger dan 20 de enquête heeft ingevuld en deze negatief is over de ontwikkeling.

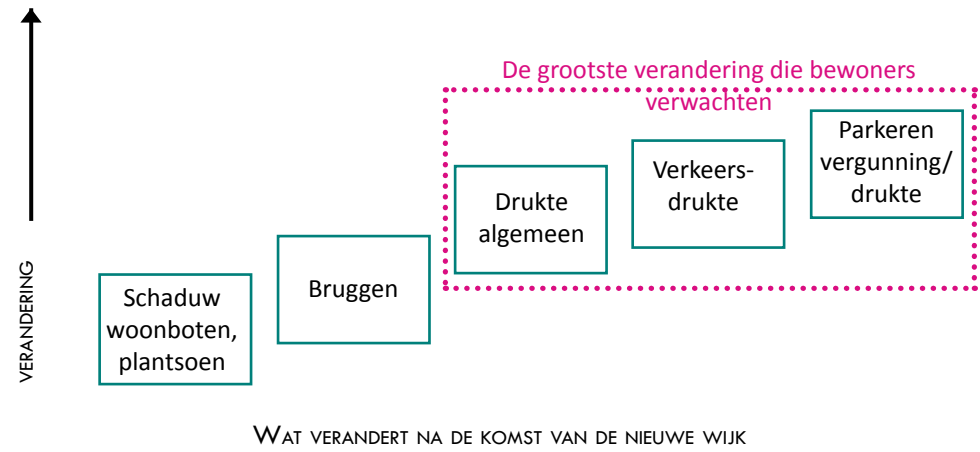


Een ander groot verschil zat in de beleving van mensen die langer in de wijk wonen. Hoe korter mensen in de wijk wonen, des te positiever denken zij over de nieuwe wijk.



## 2.6. WAT VERANDERT NA DE KOMST VAN DE NIEUWE WIJK

De buurtaanpak draait om het benoemen van de gevolgen van de nieuwe wijk. Er is een duidelijk beeld naar voren gekomen over wat men verwacht dat in de wijk gaat veranderen. Tijdens de straat- en online enquêtes zijn open vragen gesteld, samenvattend worden een aantal veranderingen vaker benoemd. Bovenaan staat de drukte. Het gaat dan vooral over het verkeer. Er wordt verwacht dat veel bewoners en bezoekers van de nieuwe wijk parkeren in de Rivierenwijk en Transwijk, extra verkeer op de Europalaan en bij de toevoerwegen en dat het aantal fietsers door de wijk enorm gaat toenemen en dat zorgt voor drukte en verkeersonveiligheid bij de Waalstraat, Zijldiepstraat, de bestaande knooppunten en scholen. De bruggen en de gevolgen voor de woonboten en het Merwedepantsoen worden ook genoemd.



“12.000 extra fietsbewegingen per dag, gevaarlijke fietskruisingen op Merwedekade, 3 woonboten weg, 4 woonboten overlast, Merwedepantsoen wordt 3 perkjes. Drie flats van 12 verdiepingen aan de waterkant, totale verkeersinfarct rond Zuid-Utrecht, betaald parkeren, geluidsoverlast”.

“Veel meer fietsverkeer. Wijk wordt doorganggebied naar binnenstad en stations voor bewoners Merwedewijk. En volledige wijk betaald parkeren, waarvan hopelijk (?) voldoende alleen voor vergunninghouders uit de onze wijk”.

“Enorme toename aan verkeer. Met name 't Goylaan zal problematisch worden. Deze straat staat nu al vast in de spit. Ook het Europaplein en andere toegangswegen zullen onbegaanbaar worden tijdens de spit. Ook het ov is rond deze wijk niet gemaakt op deze hoeveelheden verkeer”.

“Meer verkeer, meer wandel en winkelovertuigingen”.

“In mijn wijk worden twee bruggen aangesloten welke afkomstig zijn van de nieuwbouw. Daarnaast wordt de afwikkeling van deze bruggen aangepakt zodat de fietsers en voetgangers veilig verder kunnen”.

“Er zal veel veranderen. Er gaan woonboten verdwijnen!!!!. Vernieling/verdwijning GROEN!!!!. Deze relatief rustige wijk zal ‘gesplitst’ worden door de bruggen en de fietspaden. Door de komst van twee onnodige bruggen zal er overlast ontstaan in de vorm van parkeerdruk en verwachting meer criminaliteit en hangjongeren. Geen vrij uitzicht meer (geen vrij zicht meer over het unieke kanaal (1 km mooi water) en bij ons in de buurt een onmogelijk toren van 100 meter). Bruggen zijn onnodig: Waalstraat wordt een levensgevaarlijke straat en de route leidt nergens toe en dit geldt ook voor de Zijldiepstraat, daarbij is de nut en noodzaak van de bruggen onvoldoende aangetoond, bruggen kosten veel geld, immers ze moeten ook bewegen voor de historische schepen, en realiseert de gemeente zich dat de bruggen ook onderhouden moeten worden wat ook voor de toekomst veel geld kost. Bruggen geven ook overlast voor roeiers. Er is ook een argument dat de bruggen de wijken ‘verbinden’!! De vraag hierbij is: moet dit door bruggen?? Het geheel doet ons overwegen te verhuizen”.

“Veel meer verkeer vanuit A12 richting de nieuwe wijk en jaarbeurs. Mijn inziens kan de infrastructuur dit niet aan”.

“Geen parkeerplek meer en veel verkeer”.

“Veel drukte, veel fietsers, betaald parkeren wat ik echt niet gaaf vind”

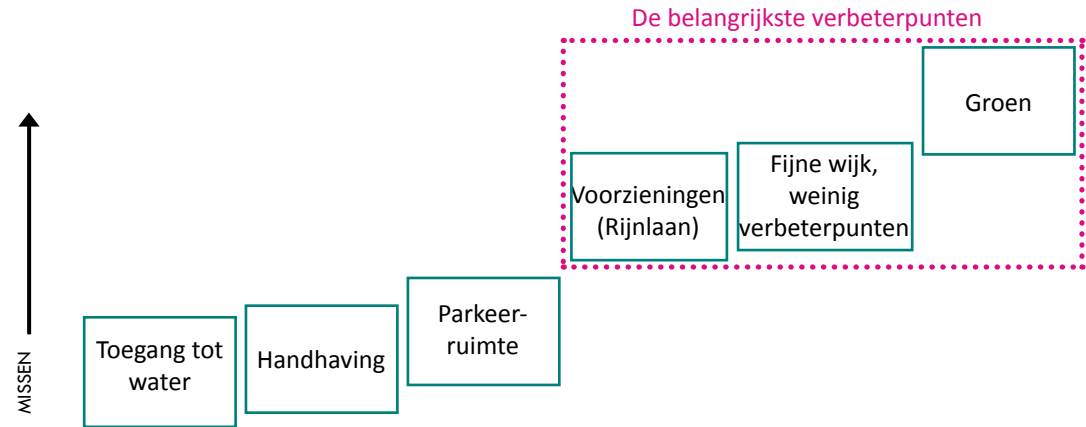
“Voor de Rivierenwijk en overige omliggende wijken zijn de gevolgen voornamelijk negatief. Er worden te weinig parkeerplekken voor de nieuwe bewoners gerealiseerd, met als resultaat directe invoering betaald parkeren. Ook gaan er door de bruggen 20.000+ fietsers, e-bikes en scooters door onze (rustige) smalle straatjes op weg naar de binnenstad of het station. De voordelen genoemd door de projectontwikkelaars en raadsleden zijn niet serieus te nemen, toevoeging van horeca (is al aanwezig bij 't Rotsoord) en winkels (wij hebben de Rijnlaan) kun je geen voordelen noemen”.



## 2.7. WAT MISSEN BEWONERS EN WAT KAN BETER IN DE BESTAANDE WIJKEN

Er is een duidelijke vraag naar meer groen. Mensen missen groen in de wijk. Bij de vraag wat beter zou kunnen is het toevoegen van groen het meest genoemd.

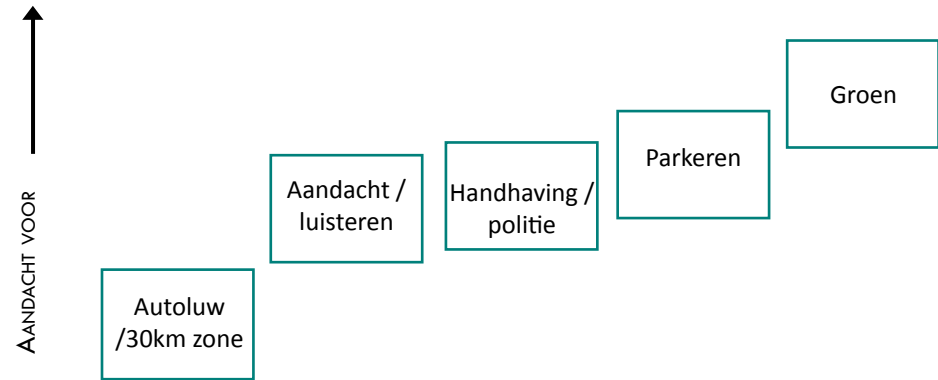
Het valt op de bewoners eigenlijk erg tevreden zijn over hun huidige wijk. Men minst eigenlijk niets, want het is een fijne wijk. Wel wordt aandacht gevraagd voor de voorzieningen en dan met name op de Rijnlaan. Hier zouden bewoners meer diversiteit in het aanbod willen hebben en bijvoorbeeld meer daghoreca om een kop koffie te drinken.



WAT MISSEN BEWONERS IN HUN WIJK EN WAT KAN BETER



Alhoewel bewoners erg tevreden zijn over hun wijk, blijft er zeker nog iets te wensen over. Het groen is hier ook het belangrijkste aandachtspunt: bewoners willen meer groen. Daarnaast ervaren zij nu al onvoldoende ruimte om te parkeren en dus is er vraag naar meer parkeerruimte. Hiernaast vragen bewoners vooral meer aandacht van de gemeente. Er is behoefte aan een strengere handhaving en bijvoorbeeld het onderhoud van het groen. Daarnaast vragen zij de gemeente om meer te luisteren naar de bewoners en beter informatie te geven.



BEWONERS WILLEN IN HUN WIJK AANDACHT VOOR



## BUURTAANPAK RIVIERENWIJK EN TRANSWIJK ZUID

URBANOS

In opdracht van Gemeente Utrecht en begeleidingsgroep van wijkbewoners  
Oktober 2020



Voor vragen kunt u contact nemen met  
URBANOS  
Pepijn Verpaalen - [Pepijn@urbanos.nl](mailto:Pepijn@urbanos.nl)  
Camila Pinzon - [Camila@urbanos.nl](mailto:Camila@urbanos.nl)